

**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande  
**Band:** 40 (1914)  
**Heft:** 22

## Inhaltsverzeichnis

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 02.02.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# Bulletin technique de la Suisse romande

ORGANE EN LANGUE FRANÇAISE DE LA SOCIÉTÉ SUISSE DES INGÉNIEURS ET DES ARCHITECTES — PARAISSANT DEUX FOIS PAR MOIS

RÉDACTION : Lausanne, 2, rue du Valentin : D<sup>r</sup> H. DEMIERRE, ingénieur.

SOMMAIRE : Pont en béton armé sur l'Aar, à Olten, par E. Froté, Ingénieur-Conseil, à Zurich. — Corrections de rivières et endiguements de torrents en Suisse. — Compte-Rendu du II<sup>me</sup> Congrès international des Ingénieurs-Conseils, à Berne (suite et fin). — Une maison lausannoise, (Planche N° 11). — Protestation. — Société suisse des Ingénieurs et des Architectes : service de placement.

## Pont en béton armé sur l'Aar, à Olten.

par E. FROTÉ, Ingénieur-Conseil, à Zurich.

*Généralités.* C'est le 9 avril 1914 que les Autorités du canton de Soleure ont inauguré le nouveau pont sur l'Aar, à Olten, construit en béton armé. Cet ouvrage est remarquable par la grande ouverture de son arche principale surbaissée à seulement  $\frac{1}{8,8}$ . La portée théorique étant en effet de 82 mètres et la flèche théorique de 9,27 mètres seulement, ce pont est actuellement un des plus importants ouvrages de ce genre en Suisse.

Depuis longtemps le besoin d'établir une communication directe entre les deux rives de l'Aar se faisait sentir. On décida d'établir ce pont environ 800 mètres en aval du pont en fer actuel reliant la gare à la ville d'Olten. Sur la rive droite se trouvent la gare, les ateliers de construction des chemins de fer fédéraux et quelques fabriques, tandis que sur la rive gauche ont été construits des quartiers ouvriers (fig. 1), touchant à la ville d'Olten, mais se trouvant déjà sur le territoire de la commune de Trimbach. La plaine située entre ces quartiers et la nouvelle voie d'accès des Chemins de fer fédéraux au tunnel de base du Hauenstein, actuellement en construction, est maintenant l'emplacement le plus favorable pour le développement industriel de la ville d'Olten, puisqu'elle se trouve à présent, grâce au nouveau pont, à proximité immédiate de la gare. Cette gare étant le centre des grandes lignes suisses et internationales qui traversent la Suisse du nord au sud et de l'ouest à l'est, favorise ce développement. Cette plaine de Trimbach directement reliée avec cette gare, soit par la nouvelle voie ferrée du Hauenstein, soit par le nouveau pont, d'une part, et la grande usine hydro-électrique de 45 000 HP de Nieder-Gösgen, actuellement en construction sur l'Aar en aval du pont, étant susceptible de livrer la force motrice à bon marché, d'autre part, des établissements industriels pourront s'y créer avantageusement.

Il était donc de toute nécessité d'établir un nouveau pont. Le bac qui jusqu'à l'ouverture du pont transportait le matin, à midi et le soir une grande quantité d'ouvriers

ne correspondait plus aux exigences d'une ville; les marchandises, les voitures, etc. étaient obligées de faire un détour par la ville d'Olten.

C'est avec le concours des communes d'Olten et de Trimbach, des Chemins de fer fédéraux et de quelques particuliers que le Gouvernement du canton de Soleure décida l'établissement de ce pont.

L'exécution du projet, ainsi que la construction du pont, furent confiées par le dit Gouvernement à M. E. Froté, ingénieur à Zurich, qui avait déjà exécuté plusieurs grands ouvrages en béton armé: le grand viaduc sur la Sitter au Gmündentobel pour le Gouvernement cantonal d'Appenzell, viaduc d'une longueur totale de 172 mètres avec une arche principale de 79 mètres d'ouverture, surbaissée à  $\frac{1}{3}$  et dont la clef surplombe de 66 mètres le lit de la rivière; le pont sur l'Albula près de Sils pour la ville de Zurich; le pont de chemin de fer sur le Rhône à Chippis,

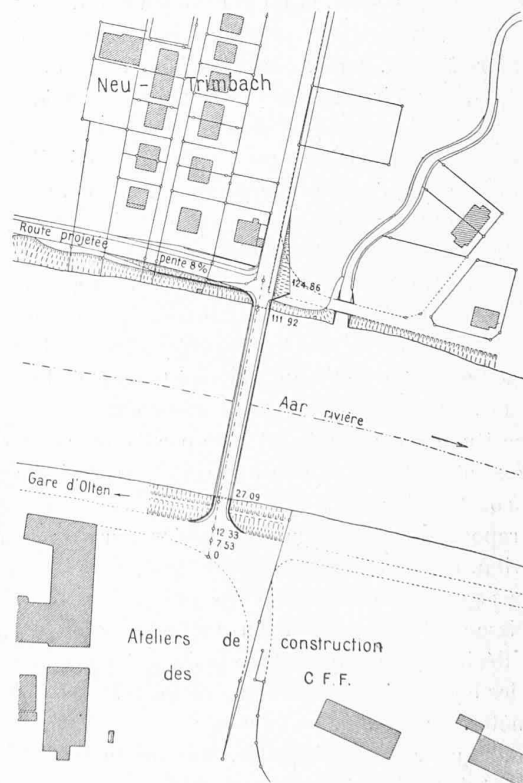


Fig. 1. — Plan de situation. — 1 : 300.